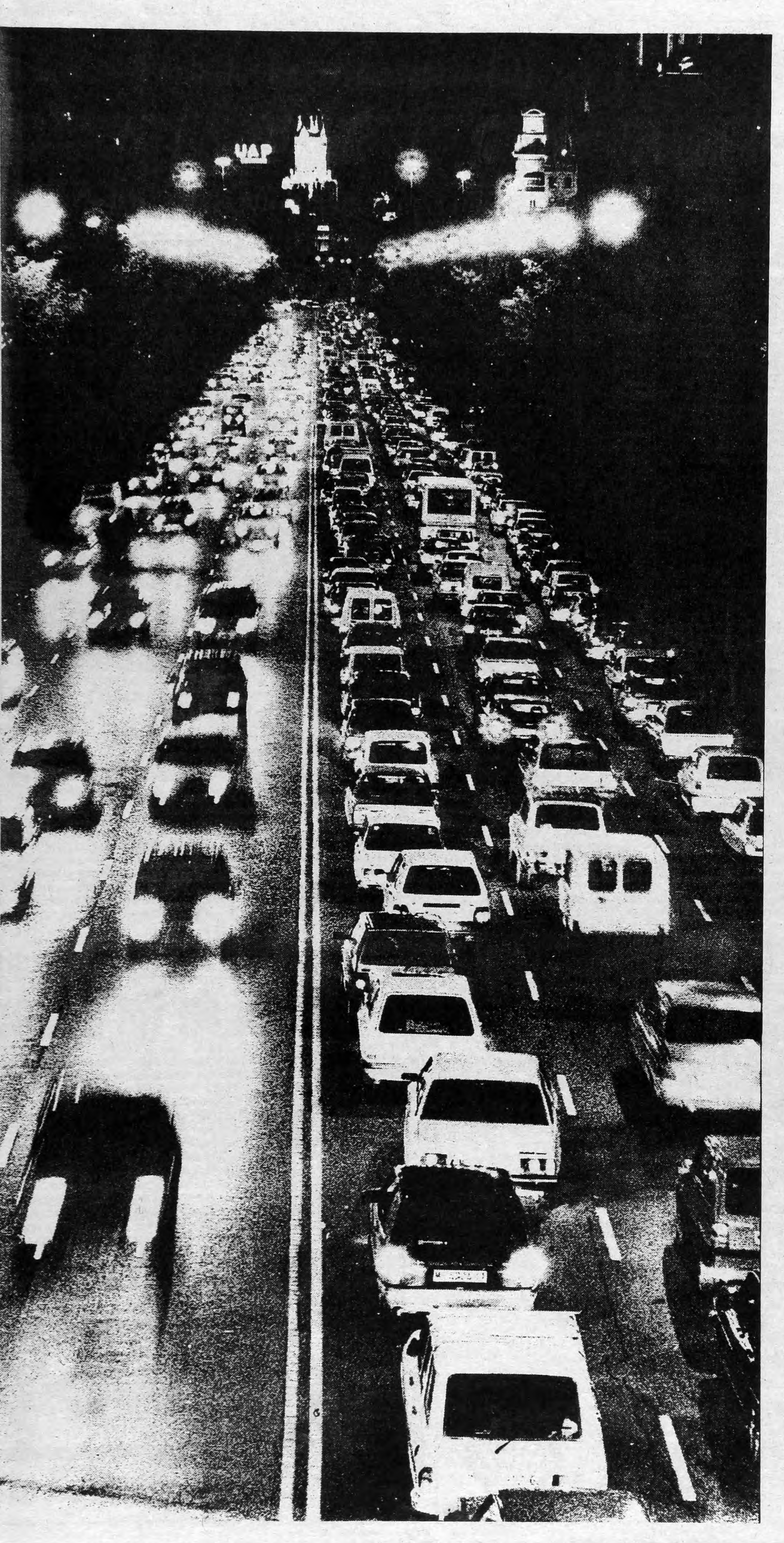


# GNC

# EL GAS QUE TOMO LA PUNTA

**Desde que en 1983 se lanzó el Plan Nacional de Sustitución de Combustibles Líquidos, el número de vehículos con motores reconvertidos para funcionar con Gas Natural Comprimido pasó de un millar a 75.000. Las ventajas del sistema en materia de ahorro económico, seguridad y preservación del medio ambiente han llevado a las autoridades nacionales, las del gobierno bonaerense y de la Municipalidad porteña a encarar un vasto proyecto de reconversión de las flotas de transporte urbano. En algunos casos esos planes están adelantados, lo que presagia para Buenos Aires un futuro con menos smog.**

# Del entusiasmo de los
# a la reconversión del tr

## Desde que en diciembre de 1984 se inauguraron la de carga, el GNC economizó 200 mil tonela




A seis años de la inauguración de las dos primeras estaciones de carga de GNC (Gas Natural Comprimido) las expresiones que utilizó el entonces secretario de Energía, Conrado Storani, contrariamente a lo que suele suceder cuando se trata de anuncios públicos, no han caído en el vacío. Ese día, el dirigente radical hacía un llamado para "gastar más de lo que tenemos más (el gas) y menos de lo que tenemos menos". Desde aquella fecha, las estaciones de carga habilitadas para el suministro del GNC pasaron de dos a cien y alimentan a un total de 75.000 vehículos que transitan las calles y caminos del país.

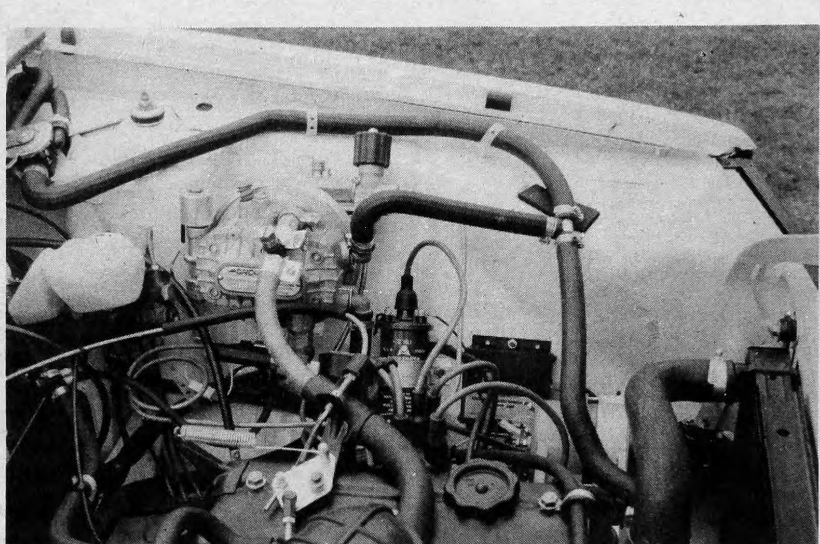
Aquellas dos estaciones comenzaron a funcionar en Luna y Alcorta y en la esquina de Madero y Córdoba. La primera —a cargo de Gas del Estado— fue puesta en servicio gracias a la cesión de un compresor Safe facilitado por la firma Galileo Argentina. La segunda, con la bandera de YPF, es propiedad del Automóvil Club Argentino. Ambas tenían como misión pionera el abastecimiento promocional de los primeros mil vehículos —300 de Gas del Estado más 700 taxis— que habían sido reconvertidos para alimentarse con gas mediante equipos marca Tartarini de origen italiano, importados por Galileo a través de la empresa estatal. La promoción era el puntapié inicial del Plan Nacional de Sustitución de Combustibles Líquidos que desde 1983 venía implementando el Gobierno.

La participación privada en esa planificación, el caso de Galileo Argentina, no se limitó a la provisión e instalación de los primeros equipos ni a la cesión del primer compresor. La capacitación para las instalaciones habilitadas por Gas del Estado también corrió por cuenta de la misma firma en sus talleres de Valentín Alsina.

Fue precisamente un empresario de Galileo Argentina, Fausto Maranca, la persona que se convirtió en protagonista de la historia de GNC en el país; desde aquella inauguración de 1984, Maranca fue fundador y primer presidente de la Cámara Argentina de GNC y por lo tanto el primer divulgador de las bondades del nuevo sistema. Esto es así al punto de que los memoriosos aún recuerdan sus explicaciones radiales a través del programa "El mundo del taxi", que se difundía en las madrugadas porteñas y que era escuchado por la gran mayoría de los tacheros los primeros en entusiasmarse con el asunto.

### Made in Argentina

A los pocos meses del lanzamiento, una vez inaugurada la estación de General Paz y Constituyentes, también de Gas del Estado, irrumpió en el mercado una segunda marca de convertidores italianos: los Landi Renzo. Cuando todos creían que el GNC sería un gran negocio limitado a firmas italianas, un empresario argentino, Mario Espada, con una dilatada trayectoria en el campo de los motores a gas, lanzó también a la venta el equipo ANSI, fabricado en el país. El ANSI fue comercializado en un principio por la Unión Propietarios de Autos Taxis que obtuvo para sus asociados un plan de crédito del Banco Ciudad de Buenos Aires que cubría hasta el 80 por ciento del equipo instalado.



**Motor de un Renault 12 GNC con equipo original Galileo.**
*Actualmente se vende con instalación original de fábrica.*

A partir de entonces ANSI S.A. pasó a convertirse en líder absoluto del mercado con más de 20.000 equipos de fabricación nacional instalados. Simultáneamente exporta a las naciones latinoamericanas y produce cilindros de carga, motocompresores accionados por motores estacionarios a gas y surtidores. En conjunto, se trata de la única industria en el mundo que cubre la totalidad de los requerimientos en sistemas para GNC.

El crecimiento en la producción de equipos no significa que el camino haya sido fácil. Hacia 1985 la gran proporción de las dos mil unidades reconvertidas a GNC pertenecía a autos de alquiler y la Capital Federal apenas contaba con las mismas tres primeras estaciones pioneras para su abastecimiento. La consecuencia fueron las colas de hasta ocho horas para la recarga de los cilindros y el desaliento para los eventuales clientes del sistema: aquellos tentados por la disminución de un 60 por ciento menos de costos en comparación con la economía naftera.

La reacción adoptó la forma de movilizaciones ante la Secretaría de Energía en las que se reclamaba la instalación de nuevas estaciones de carga. La respuesta oficial fue autorizar a las empresas petroleras para instalar estaciones de expendio de nafta en cualquier punto de la Capital sin respetar la distancia mínima de 300 metros entre ellas siempre y cuando se comercializara también el GNC.



ESTIMULOS PARA LA RECO

## Rebaja de fin de te

"A partir del 1° de enero de 1991, los vehículos comerciales que se transformen para la utilización de GNC abonarán sólo el 50 % de la patente en la Capital Federal", anunció el intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Carlos Grosso, el pasado 13 de octubre.

Grosso, que es uno de los más fuertes impulsores de la utilización del GNC en el área estatal, había afirmado en el acto inaugural del Congreso NGV'90, que se desarrolló durante el mes de octubre, que "está a la firma del presidente de la República un decreto relacionado con las normas y las reglas de juego a las que deberán someterse tanto el Estado como los empresarios para la reconversión del transporte automotor de pasajeros para la utilización del Gas Natural Comprimido". La rebaja en el precio de las patentes para los vehículos impulsados a gas servirá seguramente de aliciente, para




# Del entusiasmo de los taxistas a la reconversión del transporte

*Desde que en diciembre de 1984 se inauguraron las primeras estaciones de carga, el GNC economizó 200 mil toneladas de petróleo.*

A seis años de la inauguración de las dos primeras estaciones de carga de GNC (Gas Natural Comprimido) las expresiones que utilizó el entonces secretario de Energía, Conrado Storani, contrariamente a lo que suele suceder cuando se trata de anuncios públicos, no han caído en el vacío. Ese día, el dirigente radical hacía un llamado para "gastar más de lo que tenemos más (el gas) y menos de lo que tenemos menos". Desde aquella fecha, las estaciones de carga habilitadas para el suministro del GNC pasaron de dos a cien y alimentan a un total de 75.000 vehículos que transitan las calles y caminos del país.

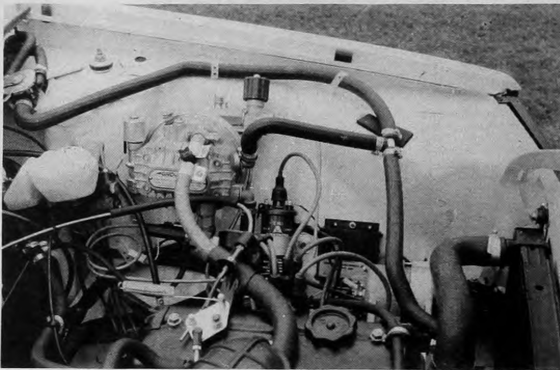
Aquellas dos estaciones comenzaron a funcionar en Luna y Alcorta y en la esquina de Madero y Córdoba. La primera —a cargo de Gas del Estado— fue puesta en servicio gracias a la cesión de un compresor Safe facilitado por la firma Galileo Argentina. La segunda, con la bandera de YPF, es propiedad del Automóvil Club Argentino. Ambas tenían como misión pionera el abastecimiento promocional de los primeros mil vehículos —300 de Gas del Estado más 700 taxis— que habían sido reconvertidos para alimentarse con gas mediante equipos marca Tartarini de origen italiano, importados por Galileo a través de la empresa estatal. La promoción era el puntapié inicial del Plan Nacional de Sustitución de Combustibles Líquidos que desde 1983 venía implementando el Gobierno.

La participación privada en esa planificación, el caso de Galileo Argentina, no se limitó a la provisión e instalación de los primeros equipos ni a la cesión del primer compresor. La capacitación para las instalaciones habilitadas por Gas del Estado también corrió por cuenta de la misma firma en sus talleres de Valentín Alsina.

Fue precisamente un empresario de Galileo Argentina, Fausto Maranca, la persona que se convirtió en protagonista de la historia de GNC en el país; desde aquella inauguración de 1984, Maranca fue fundador y primer presidente de la Cámara Argentina de GNC y por lo tanto el primer divulgador de las bondades del nuevo sistema. Esto es así al punto de que los memoriosos aún recuerdan sus explicaciones radiales a través del programa "El mundo del taxi", que se difundía en las madrugadas porteñas y que era escuchado por la gran mayoría de los tacheros los primeros en entusiasmarse con el asunto.

## Made in Argentina

A los pocos meses del lanzamiento, una vez inaugurada la estación de General Paz y Constituyentes, también de Gas del Estado, irrumpió en el mercado una segunda marca de convertidores italianos: los Landi Renzo. Cuando todos creían que el GNC sería un gran negocio limitado a firmas italianas, un empresario argentino, Mario Espada, con una dilatada trayectoria en el campo de los motores a gas, lanzó también a la venta el equipo ANSI, fabricado en el país. El ANSI fue comercializado en un principio por la Unión Propietarios de Autos Taxis que obtuvo para sus asociados un plan de crédito del Banco Ciudad de Buenos Aires que cubría hasta el 80 por ciento del equipo instalado.



**Motor de un Renault 12 GNC con equipo original Galileo.**
*Actualmente se vende con instalación original de fábrica.*

A partir de entonces ANSI S.A. pasó a convertirse en líder absoluto del mercado con más de 20.000 equipos de fabricación nacional instalados. Simultáneamente exporta a las naciones latinoamericanas y produce cilindros de carga, motocompresores accionados por motores estacionarios a gas y surtidores. En conjunto, se trata de la única industria en el mundo que cubre la totalidad de los requerimientos en sistemas para GNC.

El crecimiento en la producción de equipos no significa que el camino haya sido fácil. Hacia 1985 la gran proporción de las dos mil unidades reconvertidas a GNC pertenecía a autos de alquiler y la Capital Federal apenas contaba con las mismas tres primeras estaciones pioneras para su abastecimiento. La consecuencia fueron las colas de hasta ocho horas para la recarga de los cilindros y el desaliento para los eventuales clientes del sistema: aquellos tentados por la disminución de un 60 por ciento menos de costos en comparación con la economía naftera.

La reacción adoptó la forma de movilizaciones ante la Secretaría de Energía en las que se reclamaba la instalación de nuevas estaciones de carga. La respuesta oficial fue autorizar a las empresas petroleras para instalar estaciones de expendio de nafta en cualquier punto de la Capital sin respetar la distancia mínima de 300 metros entre ellas siempre y cuando se comercializara también el GNC.

## Iniciativa privada

Así, en 1986 se instaló la primer estación respaldada con capitales privados, aunque con bandera de YPF, en el pasaje Jaitín y Chiclana. Al poco tiempo fue la empresa Shell la que levantó otra estación en Retiro, junto a la terminal de ómnibus, en lo que se constituyó en la primera participación de una petrolera no estatal en el programa iniciado en 1983. Ese primer paso fue sucedido por la habilitación por parte de Shell de cinco estaciones más en Capital Federal y dos en el interior del país, mientras la misma firma planifica nuevas inversiones en el campo del GNC.

El mismo 1985 fue crucial y no sólo para la empresa privada. En ese año Mar del Plata fue el escenario de una iniciativa que estuvo a cargo de una cooperativa de taxistas —Taxicoop— que habilitó su propia estación en función del interés demostrado por sus asociados. Actualmente Mar del Plata es la ciudad argentina con mayor porcentaje de unidades convertidas al GNC y ese record incluye la construcción de una segunda estación para colectivos urbanos: los empresarios del transporte se suman así al entusiasmo por lo que el GNC supone en la reducción de costos de combustibles, aun cuando se trate de reconvertir los motores a gas-oil.

## Un futuro promisorio

Todos estos hitos son apenas una pauta del panorama del GNC en la Argentina. Con sus 75.000 vehículos reconvertidos y su centenar de estaciones de carga, Argentina se coloca en el segundo puesto a nivel mundial en lo que concierne a esta tecnología. Esa ubicación quedó confirmada durante el 2° Congreso NGV '90 que acaba de desarrollarse en el Centro de Ingenieros de la Capital Federal al que concurrieron delegaciones de todo el mundo.

Pasada la etapa inicial, ahora toca el turno de las novedades en el mercado. Un primer ejemplo, el lanzamiento al mercado del Renault 12 GNC, el primer automóvil con equipo GNC original de fábrica y con garantía total otorgada por la marca del rombo. El ejemplo merece un lugar destacado ya que el modelo Renault 12 Berlina (L810) suma a sus características de robustez y fortaleza mecánica el convertirse en el vehículo más económico del país con un equipo GNC instalado en fábrica. La homologación por parte de Renault Argentina S.A. representa un aval de indudable importancia para el cliente, dado que el vehículo con garantía GNC queda amparado integralmente bajo las mismas condiciones de la garantía original: doce meses sin límite de kilometraje.

El puesto mundial en el ranking del empleo del GNC, tanto como el emprendimiento de la Renault dan una idea del futuro que se abre para esta nueva tecnología. A partir del año próximo se sumarán varios factores que harán definitivamente atractiva la propuesta de la conversión de motores para su funcionamiento a gas. Entre esos factores figuran la desregulación petrolera, el sinceramiento en el precio del gas-oil y la probable trepada de los valores internacionales del crudo a raíz de la crisis en el Golfo Pérsico.

Los procesos de privatización evitarán la intervención del Estado, con lo que parece casi imposible que cambien las reglas del juego en la materia. De hecho, el GNC se desarrolló desde sus comienzos más en el área privada que en la estatal. De todos modos, la fijación de pautas claras por parte de las autoridades de la Subsecretaría de Energía será un aliciente para que los empresarios del autotransporte de pasajeros —aún remisos a la reconversión de sus flotas— tomen decisiones con un amplio margen de seguridad.

A lo largo de este repaso quedó claro que los taxistas ocuparon un lugar protagónico. Ese protagonismo fue voluntario, nadie los obligó a reconvertir motores. La experiencia debería ser tomada en cuenta a la hora de legislar o firmar decretos. Lo que se impone se hace mal. La conveniencia económica debe ser el principal aliciente de los cambios.

ESTIMULOS PARA LA RECONVERSION

## Rebaja de fin de temporada

"A partir del 1° de enero de 1991, los vehículos comerciales que se transformen para la utilización de GNC abonarán sólo el 50 % de la patente en la Capital Federal", anunció el intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Carlos Grosso, el pasado 13 de octubre.

Grosso, que es uno de los más fuertes impulsores de la utilización del GNC en el área estatal, había afirmado en el acto inaugural del Congreso NGV'90, que se desarrolló durante el mes de octubre, que "está a la firma del presidente de la República un decreto relacionado con las normas y las reglas de juego a las que deberán someterse tanto el Estado como los empresarios para la reconversión del transporte automotor de pasajeros para la utilización del Gas Natural Comprimido". La rebaja en el precio de las patentes para los vehículos impulsados a gas servirá seguramente de aliciente, para aquellos que aún no reconvirtieron sus unidades.

Entre las causas que la comuna porteña esgrime para incentivar el empleo del sistema de GNC no sólo figuran las razones económicas, sino fundamentalmente, la preservación del medio ambiente, cada vez más contaminado por el plomo y el monóxido de carbono que producen los motores accionados por hidrocarburos.

taxistas
ansporte

*s primeras estaciones das de petróleo.*

**Iniciativa privada**

Así, en 1986 se instaló la primer estación respaldada con capitales privados, aunque con bandera de YPF, en el pasaje Jaitín y Chiclana. Al poco tiempo fue la empresa Shell la que levantó otra estación en Retiro, junto a la terminal de ómnibus, en lo que se constituyó en la primera participación de una petrolera no estatal en el programa iniciado en 1983. Ese primer paso fue sucedido por la habilitación por parte de Shell de cinco estaciones más en Capital Federal y dos en el interior del país, mientras la misma firma planifica nuevas inversiones en el campo del GNC.

El mismo 1985 fue crucial y no sólo para la empresa privada. En ese año Mar del Plata fue el escenario de una iniciativa que estuvo a cargo de una cooperativa de taxistas —Taxicoop— que habilitó su propia estación en función del interés demostrado por sus asociados. Actualmente Mar del Plata es la ciudad argentina con mayor porcentaje de unidades convertidas al GNC y ese record incluye la construcción de una segunda estación para colectivos urbanos: los empresarios del transporte se suman así al entusiasmo por lo que el GNC supone en la reducción de costos de combustibles, aun cuando se trate de reconvertir los motores a gas-oil.

**Un futuro promisorio**

Todos estos hitos son apenas una pauta del panorama del GNC en la Argentina. Con sus 75.000 vehículos reconvertidos y su centenar de estaciones de carga, Argentina se coloca en el segundo puesto a nivel mundial en lo que concierne a esta tecnología. Esa ubicación quedó confirmada durante el 2° Congreso NGV '90 que acaba de desarrollarse en el Centro de Ingenieros de la Capital Federal al que concurrieron delegaciones de todo el mundo.

Pasada la etapa inicial, ahora toca el turno de las novedades en el mercado. Un primer ejemplo, el lanzamiento al mercado del Renault 12 GNC, el primer automóvil con equipo GNC original de fábrica y con garantía total otorgada por la marca del rombo. El ejemplo merece un lugar destacado ya que el modelo Renault 12 Berlina (L810) suma a sus características de robustez y fortaleza mecánica el convertirse en el vehículo más económico del país con un equipo GNC instalado en fábrica. La homologación por parte de Renault Argentina S.A. representa un aval de indudable importancia para el cliente, dado que el vehículo con garantía GNC queda amparado íntegralmente bajo las mismas condiciones de la garantía original: doce meses sin límite de kilometraje.

El puesto mundial en el ranking del empleo del GNC, tanto como el emprendimiento de la Renault dan una idea del futuro que se abre para esta nueva tecnología. A partir del año próximo se sumarán varios factores que harán definitivamente atractiva la propuesta de la conversión de motores para su funcionamiento a gas. Entre esos factores figuran la desregulación petrolera, el sinceramiento en el precio del gas-oil y la probable trepada de los valores internacionales del crudo a raíz de la crisis en el Golfo Pérsico.

Los procesos de privatización evitarán la intervención del Estado, con lo que parece casi imposible que cambien las reglas del juego en la materia. De hecho, el GNC se desarrolló desde sus comienzos más en el área privada que en la estatal. De todos modos, la fijación de pautas claras por parte de las autoridades de la Subsecretaría de Energía será un aliciente para que los empresarios del autotransporte de pasajeros —aún remisos a la reconversión de sus flotas— tomen decisiones con un amplio margen de seguridad.

A lo largo de este repaso quedó claro que los taxistas ocuparon un lugar protagónico. Ese protagonismo fue voluntario, nadie los obligó a reconvertir motores. La experiencia debería ser tomada en cuenta a la hora de legislar o firmar decretos. Lo que se impone se hace mal. La conveniencia económica debe ser el principal aliciente de los cambios.

VERSION

**nporada**

aquellos que aún no reconvirtieron sus unidades.

Entre las causas que la comuna porteña esgrime para incentivar el empleo del sistema de GNC no sólo figuran las razones económicas, sino fundamentalmente, la preservación del medio ambiente, cada vez más contaminado por el plomo y el monóxido de carbono que producen los motores accionados por hidrocarburos.

# Las conexiones clandestinas: el peligro de un error garrafal

## El uso de garrafas de tipo doméstico en los vehículos ya provocó varios accidentes mortales.

Las ventajas económicas y ambientales del empleo del GNC se han transmitido entre la población con el suficiente entusiasmo como para generar algunos fenómenos más que peligrosos. De forma paralela al crecimiento del mercado que abastece el nuevo sistema se está desarrollando una actividad que —pese a su ilegalidad— se publicita incluso en los avisos clasificados de los diarios: la instalación de garrafas de GLP (Gas Licuado de Petróleo de las garrafas) por parte de automovilistas que creen o dicen creer que están reconvirtiendo sus vehículos a GNC.

Entre la garrafa de uso doméstico y el GNC el único parentesco es la palabra gas. La primera debe su peligrosidad a que contiene una combinación de gases, propano y butano que son más pesados que el aire. Por lo tanto, en caso de accidentes o desperfectos en la instalación ese contenido no se ventea —no se diluye en el aire— sino que permanece estacionado en el interior del vehículo. Además, el propano-butano es un derivado del petróleo obtenido mediante un proceso industrial de alto costo cuyo precio comercial (inferior al del GNC) está subsidiado y libre de impuestos, ya que su destino es el empleo por parte de los sectores más humildes de la población.

Estas características de las garrafas domésticas deberían ser suficientes para justificar la prohibición de su uso en automóviles. Sin embargo, los archivos periodísticos abundan en información sobre los accidentes registrados por la utilización de garrafas en vehículos.

El viernes 22 de setiembre de 1989, una explosión producida a la 1.15 de la madrugada sacudió la ciudad de Tandil. El estallido de una garrafa de gas licuado —instalada clandestinamente— destruyó por completo un automóvil Peugeot 504. La onda expansiva fue lo suficientemente potente como para destruir la finca de la calle Essandi 823 y herir de consideración a sus ocupantes: un matrimonio de apellido López y su hija de siete años. El padre de la niña debió ser internado de urgencia en el Hospital de Clínicas de La Plata y su esposa en el Instituto del Quemado de la Capital Federal.

El 13 de marzo de 1979, en las cercanías de Piedra del Aguila, Neuquén, se registró otro accidente. Esta vez el estallido fue simultáneo de dos garrafas que impulsaban el vehículo de Mabel Ibáñez, quien murió a causa de la explosión. También en Mar del Plata se conocieron las consecuencias de estas explosiones. Esta vez el automóvil destrozado fue un Falcon estacionado en el garaje de un chalet. No bien su dueño giró la llave del encendido una chispa entró en contacto con el gas derramado en el interior del vehículo. Ernesto Ledesma, propietario del automóvil, debió ser internado en el Hospital de Agudos marplatense.

La larga serie de accidentes similares a los anteriores determinaron que en octubre de 1989 los entonces secretarios de Energía, Julio César Aráoz, y de Comercio, Pablo Challú, promulgaran en forma conjunta las resoluciones 123 y 86 en las que se destaca la "imperiosa necesidad de proteger vidas humanas, la conservación de los bienes materiales y de mantener la percepción de recursos que el país necesita en materia de impuestos y gravámenes por la venta de combustibles tales como naftas, gas-oil y gas natural comprimido".

Las mismas resoluciones establecen que sea la Subsecretaría de Energía la autoridad de aplicación de las normas y promueven "una campaña tendiente a poner en evidencia y eliminar las transgresiones a las disposiciones vigentes en materia de uso del gas licuado de petróleo en automóviles, como son las conversiones clandestinas de motores, la evasión fiscal por sustitución no autorizada de combustibles para automotores y la afectación de la seguridad pública por utilización de técnicas y equipos no autorizados en medios de transporte individuales".

El Gas Natural Comprimido es el único sustituto autorizado de los combustibles conocidos. Homologado oficialmente, reúne todas las condiciones de seguridad necesarias para su empleo en automóviles: a casi seis años de su puesta en servicio no se registra un solo accidente por su uso. Por otra parte, el metano que compone el GNC es más liviano que el aire, imposible de derramar y por lo tanto más seguro que las naftas.

Ricardo Ballesté

**Una estación de carga de GNC de las promovidas por iniciativa privada.**

*El nuevo sistema puede dar pie a una expansión industrial importante.*

# Los escapes del futuro no echarán humo a la ciudad

Las autoridades de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, del gobierno bonaerense, de la Secretaría de Energía de la Nación, junto a los empresarios del transporte y terminales automotrices, estudian la conversión de la flota de colectivos urbanos al sistema de Gas Natural Comprimido.

Un convenio suscripto entre la comuna porteña y la provincia de Buenos Aires estableció que el transporte automotor de pasajeros que circula en el conurbano debe comenzar a circular propulsado a Gas Natural Comprimido a partir del 1° de noviembre.

Este convenio que ya se encuentra en vigencia, y que establece que en adelante no se habiliten nuevas unidades si las mismas no cuentan con motores accionados a gas, preocupa a los empresarios del transporte quienes se preguntan con qué medios contarán para instalar las estaciones de carga del fluido. Se trata de un futuro no muy lejano, ya que el convenio también establece que para el 1° de enero de 1992 el 50 % del parque automotor de colectivos urbanos deberá estar transformado para la utilización de fluido.

Los transportistas consultados expresaron su extrañeza ante la obligatoriedad y pusieron como ejemplo el éxito alcanzado por el sistema en el caso de los autos de alquiler. "A los taxistas nadie los obligó, y hoy la mayoría de ellos circula a gas", manifiestan. "Lo que pasa, es que en ese caso hubo normas claras con respecto a las diferencias económicas y cuando faltó el gas los taxis pudieron circular a nafta. Pero con los motores de colectivo la cosa es distinta." La transformación de un motor gasolero —dicen los empresarios— costará 7000 dólares y la instalación de una estación cautiva, más de 500.000. La pregunta surge inmediata: "¿Qué pasa si una vez hecha la inversión falta el gas? ¿La ciudad se quedaría sin transporte?". Mientras eso se discute la firma Mercedes Benz Argentina ya tiene varios prototipos circulando en varias líneas de la Capital, y distintas empresas del sector están trabajando en la transformación de motores.

Más allá de las objeciones de los empresarios, las autoridades insisten en que la contaminación producida por los motores a gas-oil hacen necesaria la transformación.

## Una industria que se expande

"En los últimos años hemos reemplazado la totalidad de las válvulas del sistema de carga de GNC de Italia, con lo que permitimos una mayor capacidad operativa de las estaciones", comentó a este diario el empresario Francesco Gobbi —de la firma Emer— mientras recorría las instalaciones de la exposición realizada juntamente con el 2° Congreso Internacional NGV '90, realizado los días 21 y 25 de octubre pasado en Buenos Aires.

Gobbi, cuya empresa es líder en el mercado de válvulas para metano, aprovechó su visita a la Argentina para firmar un contrato con Suprema S.A. que representa a los equipos Landi. Ese contrato —dijo Gobbi— "significará que Suprema S.A. también se encargue de la comercialización de nuestras válvulas y productos, entre los que se destacan nuestros compresores para estaciones de carga".